Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

№ 28

СБОРКА МОДЕЛИ

КАРБЮРАТОРЫ
И ВЫПУСКНАЯ СИСТЕМА

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00028
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 28, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 9800 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 27.12.2018.
Дата выхода в свет: 14.03.2019.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6 © ИТАР ТАСС;
Стр. 7 (вверху) © О. Иванов;
Стр. 7 (внизу), 8 © РИА Новости;
Стр. 9, 10, 11 (в середине, внизу) © частная коллекция;
Стр. 11 (вверху) © AKG.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка главной передачи

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Карбюраторы и выпускная система

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

История автомобильной марки «Рено»

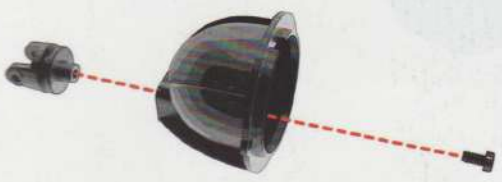
Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

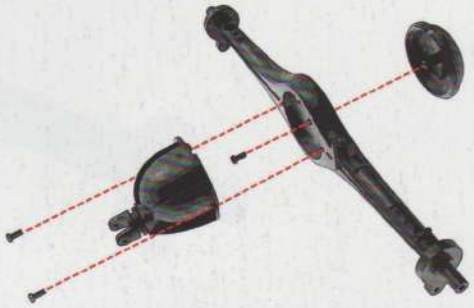
Сборка главной передачи

Продолжите сборку вашей модели и смонтируйте главную передачу из деталей, полученных с этим номером.

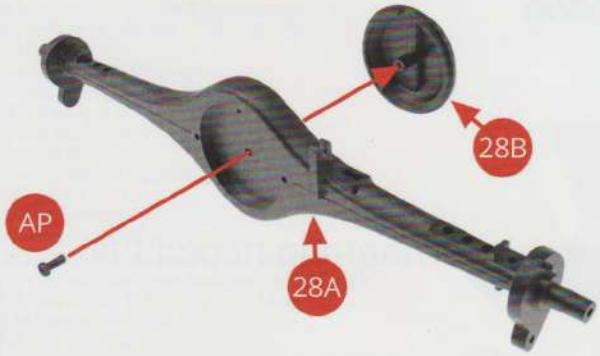
- 28A Балка заднего моста
- 28B Крышка главной передачи
- 28C Картер редуктора заднего моста
- 28D Фланец-вилка карданного вала
- AP Винт M1,7 × 4 мм (2 шт.)
- EP Винт M2,0 × 4 мм (2 шт.)
- JM Винт M1,7 × 4 мм (3 шт.)

Схемы сборки





1



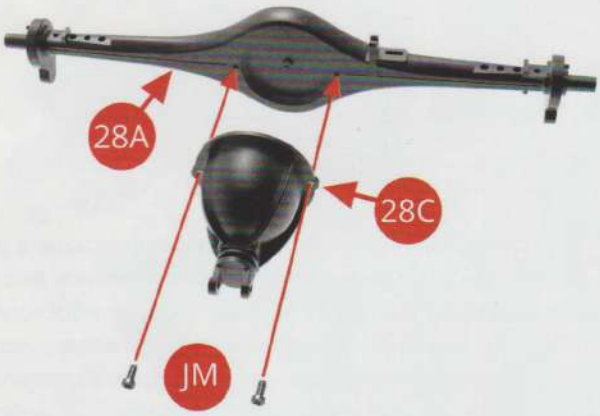
Установите крышку главной передачи 28B на балку заднего моста 28A и закрепите винтом AP.

Так выглядит балка заднего моста 28A с установленной на ней крышкой главной передачи 28B.

2

Присоедините фланец-вилку карданного вала 28D к картеру редуктора заднего моста 28C и закрепите винтом EP.

3



Установите картер редуктора заднего моста 28C на балку заднего моста 28A и закрепите двумя винтами JM.

Вид узлов после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Карбюраторы и выпускная система

Карбюратор предназначен для приготовления горючей смеси и подачи ее в цилиндры двигателя. В свою очередь, выпускная система отвечает за удаление из двигателя газов, образовавшихся в результате сгорания этой смеси.

На автомобили ВАЗ-2101 и его модификации, в зависимости от года выпуска, устанавливались два типа карбюраторов. Так, до 1974 года это был карбюратор 2101-1107010 типа «Вебер» – двухкамерный, с последовательным включением в работу смесительных камер и дозирующих систем, по мере необходимости обогащающий рабочую смесь. С 1974 по 1976 год (включительно) устанавливался карбюратор 2101-1107010-02, а с 1977 по 1979 год – карбюратор 2101-1107010-03.

Совершенствование карбюраторов для «Жигулей»

Модернизированный карбюратор 2101-1107010-02 был по устройству аналогичен карбюратору 2101-1107010, но отличался от него диаметрами отдельных жиклеров и малых диффузоров. При этом оба карбюратора имели клапан разбалансировки поплавковой камеры. Карбюратор 2101-1107010-03, по сравнению с вышеуказанными карбюраторами, имел улучшенные показатели работы. Были уменьшены токсичность

Агитационный щит у дороги, ведущей к строящемуся ВАЗу. Тольятти, 1968 год.

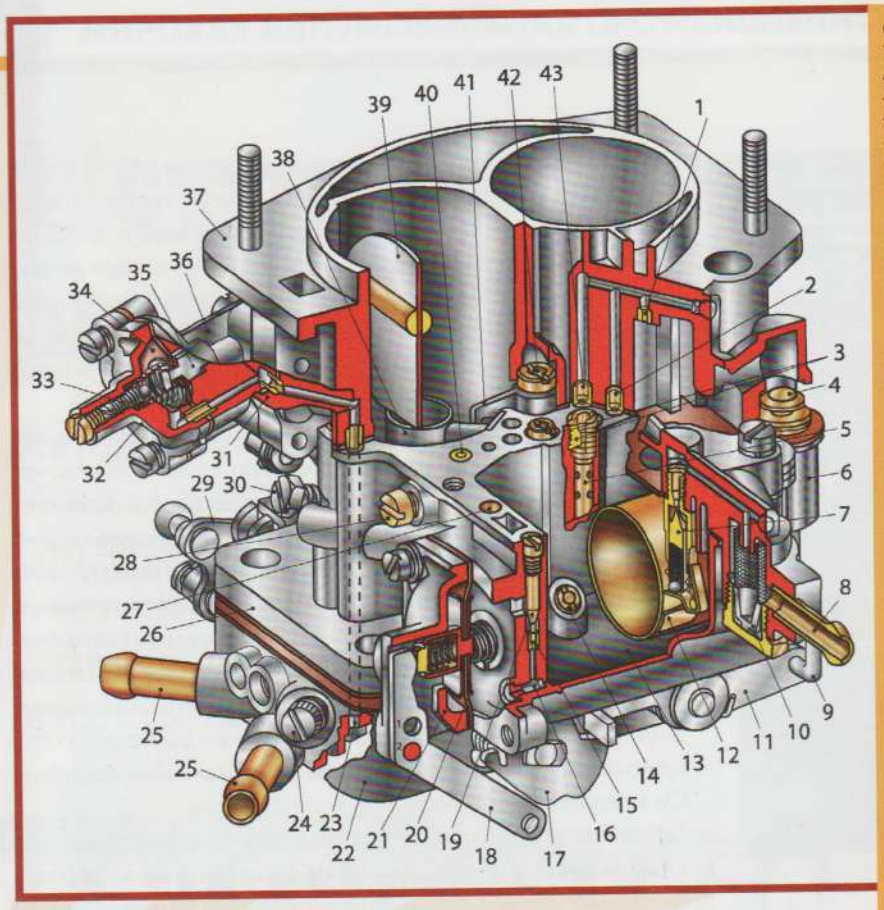
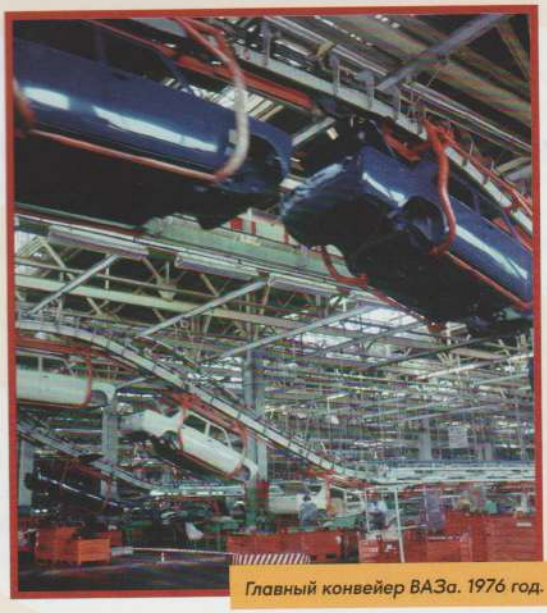


СХЕМА КАРБЮРАТОРА ВАЗ-2101

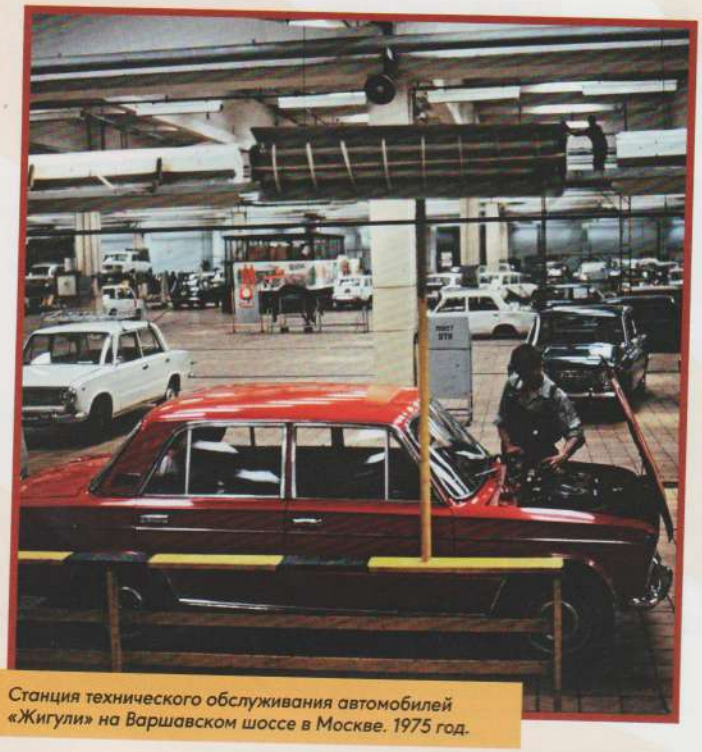
1 – воздушный жиклер экономайзера
2 – топливный жиклер экономайзера
3 – воздушный жиклер главной дозирующей системы
4 – разгрузочный клапан поплавковой камеры
5 – эмульсионная трубка
6 – корпус разгрузочного клапана
7 – игольчатый клапан
8 – патрубок подачи топлива в поплавковую камеру
9 – тяга разгрузочного клапана для разбалансировки поплавковой камеры
10 – фильтрующий элемент
11 – рычаг привода разгрузочного клапана
12 – поплавок
13 – поплавковая камера
14 – главный топливный жиклер
15 – перепускной жиклер ускорительного насоса
16 – канал подачи топлива к ускорительному насосу
17 – кулачок привода ускорительного насоса
18 – рычаг ускорительного насоса
19 – регулировочный винт ускорительного насоса
20 – диафрагма ускорительного насоса
21 – крышка ускорительного насоса
22 – корпус дроссельных заслонок
23 – канал сообщения пускового устройства с задроссельным пространством
24 – регулировочный винт состава смеси системы холостого хода
25 – патрубок жидкостного подогрева каналов системы холостого хода
26 – корпус карбюратора
27 – пробка впускного клапана ускорительного насоса
28 – корпус топливного жиклера системы холостого хода
29 – рычаг управления дроссельными заслонками от педали
30 – регулировочный винт открытия дроссельной заслонки первичной смесительной камеры
31 – воздушный жиклер пускового устройства
32 – крышка
33 – регулировочный винт пускового устройства
34 – диафрагма пускового устройства
35 – шток
36 – корпус автоматического пускового устройства
37 – крышка корпуса карбюратора
38 – малый диффузор
39 – воздушная заслонка
40 – воздушный жиклер системы холостого хода
41 – форсунка-распылитель ускорительного насоса
42 – нагнетательный клапан распылителя
43 – эмульсионный жиклер экономайзера

отработавших газов двигателя и загрязнение окружающей среды парами бензина; улучшены экономичность, динамика разгона, мощность двигателя и пусковые качества. Для достижения этих целей были изменены диаметры дозирующих элементов, ликвидирован клапан разбалансировки поплавковой камеры, в результате чего уменьшилось испарение бензина из поплавковой камеры в атмосферу. Отверстие для вывода эмульсии из системы холостого хода располагалось в корпусе дроссельных заслонок между первичной и вторичной смесительными камерами, что улучшило распределение топливовоздушной смеси по цилиндрам на холостом ходу двигателя. На винт качества смеси холостого хода была напрессована пластмассовая ограничительная втулка.

Со второй половины 1979 года на автомобили устанавливались карбюраторы 2105-1107010-10 и 2105-1107010-20, являвшиеся модификациями карбюратора 2105-1107010 типа «Озон». Характерными отличиями этих карбюраторов являлись наличие дополнительных устройств, оптимизирующих работу двигателя, снижение выброса токсичных веществ до норм, принятых в СССР, и зарубежных стандартов. У карбюраторов были уменьшены проходные сечения воздушного тракта и малого диффузора первичной камеры, а во вторичной камере они были – увеличены. В малом диффузоре первичной камеры был установлен штифт. Этим достигалось улучшение процесса смесеобразования и распределения смеси по цилиндрам на средних и полных нагрузках двигателя. Была изменена конструкция корпуса дроссельных заслонок. В связи с введением автономной системы холостого хода был исключен подогрев каналов системы холостого хода.



Главный конвейер ВАЗа. 1976 год.



Станция технического обслуживания автомобилей «Жигули» на Варшавском шоссе в Москве. 1975 год.

Дополнительный глушитель

В отличие от основного, дополнительный глушитель имеет только одну глухую перегородку, перфорированные соосно расположенные трубы и дросселирующую диафрагму. Каждая камера глушителя, образованная перегородками, позволяет при выпуске отработавших газов подавлять шум определенного диапазона частот.

Карбюратор 2105-1107010-20 отличался от карбюратора 2105-1107010-10 диаметром главного топливного жиклера первичной камеры и дополнительным патрубком, который был соединен шлангом с вакуумным регулятором распределителя зажигания.

Выпускная система

Выпуск отработавших газов производится через выпускной коллектор, приемную трубу, дополнительный и основной глушители.

Отработавшие в цилиндрах двигателя газы поступают через каналы в головке блока, перекрываемые выпускными клапанами в литой выпускной коллектор. Коллектор имеет четыре патрубка для отвода газов из четырех цилиндров.

Патрубки коллектора охватывают снаружи и подогревают с внутренней стороны патрубки впускного трубопровода для подогрева смеси во впускном трубопроводе и создания зоны подогрева. Выпуск отработавших газов из коллектора осуществляется через приемные трубы глушителя шума, газоприемник и далее последовательно через дополнительный и основной глушители выпуска отработавших газов и выпускную трубу.

Проходящие под полом кузова газоприемник, дополнительный и основной глушители имеют асбестовую теплоизоляцию, что предохраняет детали автомобиля от перегрева и возникновения пожара. Приемные трубы выполнены раздельными с общим фланцем крепления. Это увеличивает подачу тепла для подогрева подкапотного пространства. Фланец приемных труб крепится к фланцу коллектора четырьмя шпильками, и между ними устанавливается армированная стальной лентой асбестовая прокладка. Корпус газоприемника состоит из двух штампованных и сварных половинок, причем асбестовый слой теплоизоляции сверху закрыт стальными защитными кожухами. Он крепится к коробке передач автомобиля.

Основные детали глушителей выполнены из коррозионностойкой стали. Корпуса глушителей отштампованы и сварены, внутри них установлены перфорированные и глухие перегородки и перфорированные трубы с диафрагмами. Между собой трубы газоприемника и глушителей соединяются хомутами. Основной глушитель и выпускная труба крепятся к полу кузова двумя передними резиновыми ремнями и задним резиновым ремнем с подушкой. В глушителях происходят расширение газов и пропуск их через перфорированные трубы, перегородки и каналы диафрагм, устанавливаемых в трубках глушителей.

Все детали системы выпуска отработавших газов окрашены жаростойкой эмалью.

Сборщик с двигателем «жигулей» на главном конвейере ВАЗа. 1971 год.

История автомобильной марки «Рено»

Автомобили французской фирмы «Рено» известны на всех континентах. Это неудивительно – ведь ежегодно с ее конвейеров сходит свыше 2,5 млн автомобилей, которые продаются в 165 странах мира.

Луи Рено за рулем автомобиля в Бордо, возможно, после победы в гонке Париж – Бордо. 1903 год.

Реклама автомобилей фирмы «Братья Рено».

На рождественской вечеринке в 1898 году Луи Рено похвастался друзьям своим первым автомобилем и заключил пари, что одолеет улицу Лепик на Монмартре с уклоном 13°, совершенно недоступную для автомобилей того времени. Друзья посмеялись, но пари заключили и проиграли его. Рено одолел эту улицу и на следующий день получил 12 первых заказов на автомобили.

Автопроизводитель «Братья Рено»

Впрочем, официально все началось несколько раньше. 1 октября 1898 года Луи Рено с братьями основал компанию «Братья Рено» (Societe Renault Frères). В основу своего первого автомобиля «Рено Войтуретте 1CV» (Renault Voiturette 1CV) он положил конструкцию трехколесного «Де Дион Бутона», но добавил четвертое колесо и первую в мире коробку передач. Именно она помогла Луи подняться по улице Лепик.

С 1900 года фирма «Братья Рено» приступила к выпуску больших и мощных легковых автомобилей с различными кузовами и легких грузовиков. В 1905 году появились такси с кузовом ландоле, которые называли «браунингами» из-за их формы и черного цвета. Эти автомобили с 1907 года заполонили улицы Лондона, Будапешта, Берлина и Нью-Йорка.

Логотип компании «Рено» на танке.

«Марнские» такси и военная техника

Но по-настоящему такси «Рено» прославились во время Первой мировой войны. В ночь с 7 на 8 сентября 1914 года в критический момент Марнского сражения 600 парижских такси «Рено», мобилизованных приказом военного губернатора Парижа генерала Ж. С. Галлиени, в кратчайшие сроки перебросили пять батальонов 7-й французской пехотной дивизии к реке Марна. Это был первый в военной истории случай массовой переброски войск автомобильным транспортом. Такси «Рено» стали называть «марнскими» и поставили им памятник в Париже. Не стоит однако думать, что этим участие фирмы в войне и ограничилось. Помимо грузовиков, автобусов и бронеавтомобилей, компания поставляла армии суда, авиамоторы и даже носилки. Да и первый в мире танк классической компоновки также был разработан и выпускался фирмой «Рено». Кстати «Рено FT17» (Renault FT17) стал и самым массовым танком Первой мировой войны.

Борьба за лидерство

После окончания Первой мировой войны компания «Рено» (с 1909 года – Société des Automobiles Renault) продолжала динамично развиваться, изготовив, например, в 1928 году 45 809 автомобилей.

Однако в начале 1930-х годов «Рено» уступила фирме «Ситроен» лидерство по объемам выпускаемых автомобилей. Модели конкурента на то время считались более инновационными и популярными. Но вмешалась Великая депрессия. Компания «Рено» выстояла, поскольку смогла компенсировать потери от падения продаж автомобилей, выпуская сельскохозяйственную, железнодорожную и военную продукцию, а «Ситроен» была вынуждена признать себя банкротом. Так «Рено» стала крупнейшим производителем автомобилей во Франции, удерживая эту позицию до 1980-х годов.

«Рено» в годы Второй мировой войны

Накануне Второй мировой войны фирма «Рено» была одним из крупнейших поставщиков автомобильной и бронетанковой техники для французской армии. Но продолжалось это недолго: в мае 1940 года Франция была разгромлена, и никакие такси спасти ее уже не могли. Рено сделал свой выбор: вступив в сотрудничество

Главный вход на завод «Братьев Рено». Булонь-Бийанкур, начало XX века.

Американские военные на танке «Рено FT-17». 1918 год.

Эмблема фирмы

Всемирно известная эмблема фирмы – вертикально вытянутый ромб – появилась в 1925 году. С тех пор она не претерпела кардинальных изменений, меняя лишь цвет, размеры и расположение надписи. В современном виде логотип фирмы существует с 2007 года.

с нацистами, он сохранил свои заводы и не остановил производство, хотя управляли им теперь оккупанты и менеджеры из «Даймлер Бенц» (Daimler-Benz). На предприятиях фирмы ремонтировались танки и другая боевая техника, поступавшая затем на вооружение немецкой армии. Заводы «Рено» изготовили для вермахта свыше 35 тыс. грузовиков. Во время воздушных налетов англо-американской авиации в 1942–1943 годах завод «Рено» в Булонь-Бийанкуре был наполовину разрушен, а после освобождения Парижа Луи Рено был арестован по обвинению в сотрудничестве с немцами и умер в тюрьме.

Эмблема фирмы «Рено».

Послевоенная история «Рено»

4 октября 1944 года фирма была национализирована. И с 16 января 1945 года она стала именоваться Национальным государственным предприятием заводов «Рено» (Regie Nationale des Usines Renault).

Первой послевоенной моделью в истории фирмы стал автомобиль «Рено 4CV» (Renault 4CV). Появление на рынке компактной и недорогой машины ознаменовало приход новой эры, когда личный транспорт стал доступен среднему классу. 1950–1960-е годы в истории «Рено» отмечены выходом на международные рынки: открылись заводы компании в Испании, Англии, ЮАР и Японии.

Отсчет современной истории компании «Рено» ведется с 1990 года, когда она была преобразована в акционерное общество. В 1994 году правительство Франции объявило о намерении продать свои акции, поскольку статус государственной компании вредил имиджу и эффективному управлению. В 1996 году процесс приватизации был завершен, и компания стала называться «Рено S. A.» (Renault S. A).

С 1999 года «Рено» входит в одноименную группу компаний, в которой также состоят «Дакия» (Dacia) и «Рено Самсунг моторс» (Renault Samsung Motors). Также с 1999 года «Рено» сотрудничает с японской компанией «Ниссан». Благодаря уникальному альянсу с этой компанией, «Рено груп» (Renault Group) стала пятым по величине производителем автомобилей в мире.

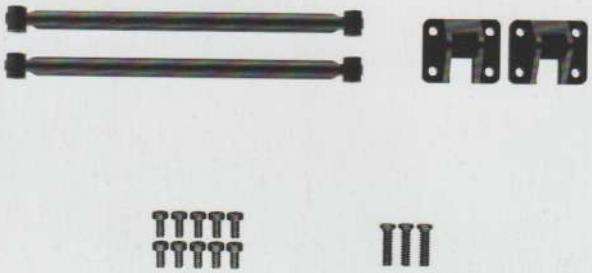
В феврале 2008 года «Рено» выкупила 25 % акций ОАО «АвтоВАЗ», а в 2014-м довела свой пакет акций до контрольного.

Автомобиль «Рено 4CV».

В НОМЕРЕ 29

- КРЕПЛЕНИЕ ПРОДОЛЬНЫХ ШТАНГ
- МЕЧТА АВТОВЛАДЕЛЬЦА 1990-Х ГОДОВ – «АУДИ 80»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- НИЖНЯЯ ПРОДОЛЬНАЯ ШТАНГА ЗАДНЕГО МОСТА (2 ШТ.)
- КРОНШТЕЙН КРЕПЛЕНИЯ ПЕРЕДНЕЙ ГОЛОВКИ НИЖНЕЙ ШТАНГИ (2 ШТ.)
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!